

Сучасні проблеми економіки та підприємництво. Випуск 13, 2014

**Keywords:** labor, printing industry, efficiency, publishing and printing companies

---

**Овчарова Л.П.**

*науковий співробітник ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»,*

**Бодєко В.П.**

*мол.науковий співробітник Центру досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г.М.Доброва*

## **ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ЗА УЧАСТЮ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ**

*Стаття присвячена аналізу використання іноземного досвіду державно-приватного партнерства (ДПП) у вирішенні економічних проблем у зарубіжних країнах. У статті розглянуто та проаналізовано різні механізми фінансування інфраструктурних проектів, що підвищують їхню інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність.*

**Ключові слова:** зарубіжний досвід державно-приватного партнерства, міжнародна конкурентоспроможність економіки, ТНК.

**Вступ.** Однією з головних тенденцій сучасного розвитку світової економіки є активізація відносин держави й міжнародного бізнесу в напрямку проникнення капіталу в сферу державної власності. Державно-приватне партнерство (ДПП) є однією із форм взаємодії транснаціонального бізнесу й держави. Господарське партнерство держави й міжнародного бізнесу дозволяє залучити в державний сектор додатковий іноземний капітал, послабити гостроту бюджетних проблем, перекласти на підприємницький сектор основну частину ризиків і одночасно зберегти об'єкти в державній власності. У такій системі відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів двох господарюючих суб'єктів – держави у формі її власності й міжнародного бізнесу у вигляді приватнопідприємницьких принципів господарювання, інвестицій, менеджменту, інновацій.

Уряди багатьох країн світу усвідомили як необхідність залучення іноземного капіталу й технологій через допущення іноземних компаній на свої ринки, так і потребу в створенні власних транснаціональних компаній (ТНК) для просування й захисту національних економічних інтересів на міжнародному рівні. Сьогодні більшість країн відкрили доступ в інфраструктурні галузі промисловості й послуги для приватного сектора, у тому числі й для транснаціональних корпорацій. Інвестиційні ресурси зарубіжних ТНК стали перспективним джерелом державно-приватного фінансування масштабних проектів.

Досвід ДПП у країнах світу підтверджує успішну практику розвитку адаптованих до відповідних політичних і правових умов, ефективних контрактних і інституційних форм партнерства влади й міжнародного бізнесу. Надаючи нові можливості об'єднання досвіду й зусиль держави й міжнародних бізнес-структур й довівши свою ефективну роль у процесах модернізації економіки й соціальної сфери, ДПП у країнах Західної й Східної Європи, Азії, Америки вже давно стало пріоритетною сферою внутрішньої політики. У багатьох країнах сформований позитивний досвід розвитку й застосування політичних підходів і рішень до реалізації механізму ДПП у соціальних, технологічних, інфраструктурних та інших сферах.

Сьогодні, в умовах дефіциту державних коштів, інвестиції ТНК в проекти ДПП у традиційно державні сфери економічної діяльності можна розглядати як ефективний спосіб впровадження нових прогресивних механізмів співробітництва між державою, органами місцевого самоврядування та приватним сектором.

Проблемі діяльності у світовому господарстві ТНК приділяється досить велика увага в зарубіжних наукових економічних дослідженнях, зокрема в роботах Ансоффа І., Гамільтона Г., Гарретта Б., Гордона Р., Гриффіна К., Даннінга Дж., Дюссонса П., Дінза Г., Крюгера Ф., Котлера Ф., Портера М., Ліндєрта П., Хаймера С., Херста П., Хілла М. та ін. Багато російських вчених також досліджують проблеми взаємозв'язків ТНК з іншими суб'єктами ринкової економіки, це автори: Авдашева С., Анікін О., Архіпов О., Астапович О., Багов В., Басенко О., Бусигін А, Владимирова І., Колесов В, Кочетков Г., Медведков С., Меньшиков С., Мовсєсян О., Юданов О., Хейфіц Б., Цветков В., Варнавський В., Зельднер А. та інші.

**Постановка завдання.** З кінця ХХ століття спостерігається стійке зростання ролі ТНК у світових інвестиційних процесах, пов'язаних зі створенням об'єктів інфраструктури, відбувається зміна взаємин між державою й приватним сектором, виникає комплекс економічних і політичних проблем, пов'язаних з іноземними капіталовкладеннями, що вимагає визначення шляхів позитивного збалансованого впливу держави на ці процеси.

Оскільки для реалізації масштабного будівництва й модернізації транспортної, енергетичної й соціальної інфраструктури в Україні потрібні значні обсяги фінансових ресурсів на довгостроковий період, залучення капіталовкладень ТНК на засадах ДПП дозволило б прискорити здійснення капіталомістких проектів. Однак, в Україні поки що недостатньо досвіду в здійсненні ефективної взаємодії між державою й приватним бізнесом в реалізації довгострокових інфраструктурних проектів. Це є істотною перешкодою реалізації задекларованого урядом країни курсу на модернізацію та структурну перебудову реального сектору економіки. Для її подолання доцільно проаналізувати існуючий досвід зарубіжних країн щодо практичної реалізації тих або інших моделей ДПП і на цій основі сформулювати прийнятні для реалій економіки підходи до його використання

в Україні. Використання позитивного світового досвіду в залученні інвестиційного потенціалу ТНК в реальний сектор сприятиме підвищенню інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності економіки.

**Результати дослідження.** Результати дослідження показують, що національні уряди в багатьох країнах уже не вважають сферою своєї повної відповідальності багато видів господарської діяльності, що традиційно перебували в управлінні держави, наприклад галузі виробничої й соціальної інфраструктури. Вони передають у приватну власність або, що спостерігається частіше, у тимчасове довго- і середньострокове володіння й управління вітчизняному й іноземному бізнесу об'єкти газового й енергетичного господарства, водопостачання й каналізації, транспортних і комунікаційних систем, залишаючи за собою право регулювати й контролювати їх діяльність. Розвиток цього процесу визначається безліччю факторів, серед яких можна відзначити наступні: приватизація державних активів, необхідність модернізації й розширення інфраструктури, що перебуває у власності держави, об'єктивна необхідність пошуку конструктивних рішень щодо зменшення навантаження на бюджети, високий потенціал бізнесу у використанні технічних і технологічних змін.

У світовій економіці накопичений значний досвід партнерства держави та великого бізнесу в різних сферах, у тому числі в добувній галузі, енергетиці, на транспорті, комунальному господарстві, в інших галузях. В кінці XX ст. і на початку XXI ст. у багатьох країнах в цих галузях були реалізовані масштабні проекти, засновані на партнерстві з приватним вітчизняним та міжнародним бізнесом, вартість яких обчислювалася мільярдами доларів.

Накопичена Світовим банком база даних, що складається з більш як 5000 проектів в 144 країнах з низьким і середнім рівнем доходів населення дає досить повну інформацію про світовий досвід реалізації ДПП-проектів і дозволяє зробити узагальнення, аналіз і певні висновки для запозичення цього досвіду в Україні [1].

*Таблиця 1*

**Обсяг інвестицій та кількість проектів ДПП по регіонах в 1990-2011 рр. [1].**

Регіон	Кількість проектів	Обсяг інвестицій, млн дол.США
Латинська Америка	1533	629044
Східна Азія й Тихий океан	1462	326138
Південна Азія	699	297395
Європа й Центральна Азія	680	253021
Центральна Африка	400	108458
Близький схід і Північна Африка	134	81121
Усього	4908	1695177

Так, згідно даних Світового банку з 1990-2011 рр. було здійснено майже 4908 ДПП-проектів. Загальний обсяг інвестицій за цей період склав близько 1695,2 млрд дол. США. Країни Латинської Америки займають перше місце як за кількістю ДПП-проектів так і за обсягом інвестицій, про що свідчать дані табл.1. Країни Східної Азії за період з 1990-2011 рр. реалізували 1462 проекти, обсяг інвестицій в які склав 326,1 млрд. дол. США [1].

Успішно реалізуються ДПП-проекти і в розвинених країнах. Найбільш активно система відносин партнерства держави і міжнародного бізнесу розвивається в країнах Європи. За 20 років в країнах ЄС реалізовано більш як 1452 проекту ДПП на суму 272 млрд. євро. Тільки в 2010 р. було реалізовано 112 проектів, а їх вартість склала 18,3 млрд. євро. Серед європейських країн найбільш активно реалізація ДПП-проектів йде у Великобританії, Франції, Німеччині, Іспанії, Італії, Данії, Фінляндії, Нідерландах та в інших країнах (див. рис.1). За кількістю угод ДПП безперечним лідером є Великобританія, на економіку якої за підсумками 2010 р. припадало 44 угоди з 112 проектів у цілому по ЄС. В економіці Франції – загальний обсяг угод ДПП за 2010 рік склав 1,8 млрд. євро., вона на другому місці. На третьому місці Німеччина – 13 % від всієї кількості угод в ЄС [2].

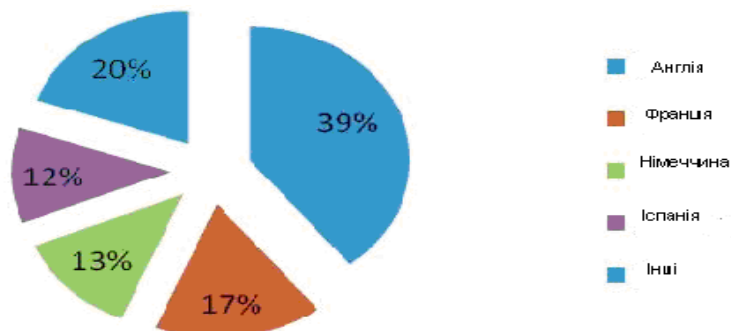


Рис.1. Структура угод ДПП в країнах Європи в 2010 р. [2].

Прикладом участі великого бізнесу в реалізації ДПП-проектів у ЄС є проекти з переробки сміття, очисні станції; проекти по будівництву й експлуатації автотрас, залізничних магістралей, аеропортів, мостів, по водопостачанню, розвитку інфраструктури, будівництву та експлуатації житлового фонду, енергозбереження та інші.

Отже, в економічно розвинених країнах реалізація національних проектів на основі ДПП є найбільш поширеним і ефективним механізмом взаємодії держави та приватних компаній. ДПП дозволяє ефективно збалансувати інтереси учасників і поєднати різні ресурси та їх джерела.

У кожній з галузей є великі корпорації – відомі у всьому світі, які домінують на галузевому ринку ДПП. Наприклад, у комунальному секторі такими компаніями є Viola, Suez. Так, у сфері водопостачання й каналізації французький концерн Veolia Water є однією з найбільших світових ТНК. Його підприємства обслуговують більше 110 млн. населення в усьому світі [3].

В деяких країнах при будівництві автомобільних доріг і об'єктів дорожньої інфраструктури» уряд крім національних компаній залучає на конкурсній основі до підготовки й реалізації проектів платних доріг міжнародні інжинірингові й фінансові компанії, що мають відповідний досвід і високу репутацію. Найбільшими операторами платних доріг у світі сьогодні виступають такі компанії: MIG/Macquarie Bank (Австралія); з Іспанії – ACS Dragados/Iridium, Ferrovial/Cintra, Sacyr Vallehermoso, FCC, Abertis/La Caixa, OHL; Vinci/Cofiroute (Франція); Hochtief (Німеччина); Cheung Kong Infrastructure (Гонконг); Laing/Equion (Великобританія) [3, 7].

У розробці нафтогазових родовищ активно беруть участь у ДПП-проектах західні компанії, такі як Total, Statoil/Hydro, Exxon Mobil, British Petroleum, Royal Dutch Shell, Chevron, Texaco, BP та російські нафтовидобувні й металургійні компанії: «Лукойл», «Газпром», «Сіверсталь» і «Русал». Доцільність залучення цих компаній у проекти очевидна – вони володіють значним досвідом видобутку природних ресурсів, передовими технологіями, висококваліфікованими кадрами, потужним капіталом [3, 7].

Дослідження показало, що в країнах, що розвиваються, приватний бізнес найбільш активно фінансує інфраструктуру енергетичної галузі, також об'єктами фінансування є транспорт, водопостачання й каналізаційні системи, телекомунікації, портове господарство й система газопроводів. У нових країнах ЄС більша частина проектів на засадах ДПП на сьогоднішній день реалізується в сфері будівництва й модернізації автодоріг, мостів і тунелів, наземного метро, аеропортів, і незначна частина в сфері охорони здоров'я й освіти.

В табл. 2 наведені дані щодо участі ТНК у проектах ДПП. Статистичні дані свідчать, що одна з найбільших європейських компаній в сфері енергетики та комунального господарства SUEZ (Франція) приймала участь у реалізації 105 ДПП-проектів; компанія NWS Holdings Limited – у 69 інфраструктурних проектах, компанія AES Corporation – у 68 проектах в енергетиці.

Статистичні дані щодо реалізованих ДПП-проектів в різних сферах економіки за участі в них іноземних компаній підтверджують адаптованість механізму ДПП до різних систем державного устрою при вирішенні урядами довгострокових соціально-економічних проблем. Так, використання моделі ДПП у розвитку енергетичної галузі й секторі комунальних послуг за рахунок залучення позабюджетного фінансування сприяло прискоренню інвестицій в інфраструктуру в умовах бюджетних обмежень в окремих країнах. Досвід французьких енергетичних ТНК, що активно застосовують модель ДПП, підтверджує, що приватні компанії можуть не тільки забезпечити завершення будівництва інфраструктурних проектів вчасно, у відповідності з кошторисом та із застосуванням сучасних технологій, але й ефективно експлуатувати й підтримувати технічний стан активів протягом усього «життєвого циклу».

Таблиця 2

**Участь транснаціональних корпорацій в ДПП-проектах за галузями в 1990-2011 р. [2]**

Назва компанії	Кількість проектів за галузями				
	Усього	Енергетика	Телекомунікації	Транспорт	Вода і каналізація
SUEZ	105	46	0	3	56
NWS Holdings Limited	69	5	0	45	19
AES Corporation	68	68	0	0	0
Xinao Gas Holdings Limited	64	64	0	0	0
Veolia Environnement	50	7	0	0	43
Hutchison Whampoa Ltd	37	0	9	28	0
Hong Kong and China Gas Company	34	32	0	0	2
ACS Group (Actividades de Construcción y Servicios)	32	11	0	17	4
China Gas Holdings Limited	30	30	0	0	0
Reliance ADA Group	30	16	2	12	0

Практика зарубіжних країн підтверджує, що залучення ТНК до співробітництва в інфраструктурні галузі дало можливість одержати інноваційні технології та досвід роботи, збільшити конкурентоспроможність галузі.

Результати дослідження показали, що перехід від державної моделі управління до державно-приватних партнерств в усьому світі приводить до значного зниження витрат. Так, за оцінками експертів, ДПП, у секторі водопостачання й каналізації в США та Канаді приводить до зниження витрат на 10-40 %, у Шотландії – на 20 %, в Ірландії – на 25-30 %; в сфері транспорту – 10-17 %. У Великобританії в середньому для різних секторів економія складає 17 % [5].

При реалізації масштабних проектів за участю міжнародних бізнес-структур застосовуються різні форми партнерства: в одних галузях і країнах у системі партнерських відносин переважають концесії, в інших – угоди про розподіл продукції (УРП) й спільні підприємства (СП). Тому навіть країни з однаковим рівнем економічного розвитку і єдиною концепцією лібералізації відрізняються за масштабом партнерської діяльності із зарубіжними компаніями, за динамікою цього процесу, за видами контрактних і концесійних угод, тенденціями і пріоритетами проведення політики партнерства.

Позитивний досвід реалізації проектів з ТНК на засадах ДПП накопичено при будівництві швидкісних автомагістралей, на об'єктах морського транспорту й внутрішніх водних шляхів; на повітряному транспорті, де основними об'єктами ДПП стали будівництво й модернізація аеропортів. Більшість проектів оцінюються як досить рентабельні.

Класичною сферою застосування ДПП є залізничний транспорт. У перспективі передача об'єктів галузі приватному бізнесу в концесію може стати основним інструментом економічної реформи на залізничному транспорті в країнах, що розвиваються. Ця теза підтверджується сучасним європейським і світовим досвідом. Так, компанією «Siemens» на умовах концесії був реалізований проект залізниці в Мексиці довжиною 150 км, що з'єднає вісім міст. Строк концесії – 30 років. Загальний обсяг інвестицій у проект склав 1,1 млрд дол. Проект ДПП швидкісної магістралі HSL Zuid у Нідерландах, весь обсяг інвестицій у який склав 1,2 млрд євро, був внесений приватними інвесторами – промисловими компаніями, у тому числі «Siemens».

Прикладом ефективного проекту ДПП за участю іноземного інвестора є розширення й модернізація міжнародного аеропорту у Варшаві. Приватним партнером проекту модернізації аеропорту виступила німецька фірма «Хохтиф АГ», що розробила спеціальну модель фінансування ДПП для аеропортів країн Центральної й Східної Європи. Німецька фірма сформувала консорціум, до якого на правах партнерів увійшли малі й середні підприємства Польщі й Німеччини. Слід зауважити, що без залучення приватного капіталу й ноу-хау реалізувати такий проект було б неможливо.

Успішне завершення робіт сприяло тому, що німецька компанія «Хохтиф АГ», взяла участь у проектах реконструкції на принципах ДПП аеропортів міст Дюссельдорфа, Гамбурга й Сіднея.

Вдалою моделлю ефективного об'єднання інтересів публічного й приватного партнерів визнаний проект реконструкції найбільшого аеропорту Німеччини у Франкфурті-на-Майні.

Практика реалізації ДПП-проектів в Росії підтверджує зацікавленість міжнародного бізнесу до масштабних проектів. Аналіз залучення інвестицій європейських корпорацій в Росію показав, що вони зацікавлені в розробці нових родовищ на території Росії, а також у реалізації проектів по енергозбереженню й використанню альтернативних джерел енергії. Ці обставини стали основою для об'єднання зусиль сторін для реалізації проектів на основі УРП за участю європейських ТНК в розвідці й видобутку корисних копалин, транспортуванні вуглеводнів, створенні обладнання для атомних станцій, альтернативних джерел енергії, енергозбереженні. Наприклад ведуться спільні проекти з ТНК у добувній промисловості із Total (Франція), Statoil ASA (Норвегія); в галузі енергетичної ефективності – створення компаніями «Интер РАО ЕЭС» і GDF SUEZ спільного підприємства «Интерэнергоефект», створення компаніями «Газпром» і GDF SUEZ спільної енергосервісної компанії «Екосервіс»; стратегічне партнерство між компаніями «Електроцит – ТМ Самара» і Schneider Electric в галузі енергоефективних технічних рішень для електромереж [ 6,7].

В транспортній галузі при будівництві швидкісної автомагістралі «Західний швидкісний діаметр» у Санкт-Петербурзі із застосуванням

механізмів ДПП інвесторами виступили не тільки російські компанії, але й французька компанія «Bouygues», німецька «Hochtief», а також французька інжинірингова «Egis» та австрійська будівельна «Strabag AG». У концесійному конкурсі проекту будівництва нового виходу на Московську кільцеву автомобільну дорогу з федеральної автомобільної дороги М-1 «Білорусь» Москва – Мінськ крім російських компаній у консорціум увійшли зарубіжні компанії: португальська Brisa, австрійська Alpine та іспанська FCC Construcción [4].

Слід відзначити, на думку експертів, взаємодія держави із іноземним бізнесом в Росії виявилася більш плідною, а ніж з вітчизняним. Про що свідчать показники ефективності результатів роботи приблизно 600 СП із іноземним капіталом в Росії [8].

Провідні російські нафтогазодобувні, металургійні компанії, телекомунікаційні холдинги, а також транспортні компанії у багатьох країнах світу беруть участь у реалізації інфраструктурних проектів на умовах ДПП. За останні 15-20 років російські компанії отримали досвід в реалізації проектів ДПП на зарубіжних ринках у різних галузях, зокрема: енергетики, залізничного транспорту, пошукових робіт і геологорозвідки та мають значний професійний науково-технічний потенціал. Російський бізнес, розширюючи власну сировинну базу, сприяє розвитку виробничих потужностей в енергетиці зарубіжних країн, на умовах ДПП розробляє мінерально-сировинну базу багатьох країн, що розвиваються. Так, наприклад компанія «Лукойл», у рамках такої форми ДПП, як УРП, проводить роботи на об'єктах у Єгипті, Азербайджані й Казахстані. На умовах УРП ця компанія працює також у Центральній Азії, Південній Америці, на Близькому Сході та в Африці. Застосовуючи ДПП компанія «Лукойл» інтенсивно освоює зарубіжні шельфові активи. Прикладами активної участі ТНК «ЛУКОЙЛ Оверсиз» є розробка нафтовидобутку на шельфі Кіт-Д'ивуара на умовах УРП. Ще одним проектом компанії «ЛУКОЙЛ Оверсиз» є розробка родовища Meleiha у Єгипті, доведені запаси якого становлять 35,3 млн барелів нафти. ТНК «ЛУКОЙЛ» увійшла у концесійний проект у складі російсько-італійського спільного підприємства LUKAgip. Учасниками проекту також є IFC, IEOS Co Inc. У 2003 р. компанія виграла відкритий тендер на концесію з розвідки й розробки родовищ газу й газового конденсату в Саудівській Аравії й отримала право укласти відповідний контракт із урядом країни. Строк концесії – 40 років [7].

ТНК «Газпром» також проводить активну політику щодо участі у проектах будівництва газопроводів в Європі. Географія проектів досить велика: акваторія Балтійського моря (будівництво Північноєвропейського газопроводу), узбережжя Англії (придбання підземного газосховища), Індійського океану, шельфи Венесуели, Середземномор'я та інші.

За оцінками експертів, російські компанії виявилися досить конкурентоспроможними в різних тендерах як учасники УРП або концесіонери при розвідці й розробці родовищ на території зарубіжних



країн, як концесіонери на родовищах дефіцитного для Росії виду мінеральних ресурсів. Завдяки наявності коштів, накопичених багатьма нафта- і газодобувними компаніями, великій кількості висококваліфікованих фахівців та дешевій робочій силі російські компанії наполегливо проникають на ринки мінеральної сировини зарубіжних країн як інвестори (концесіонери), продавці специфічних послуг у сфері пошуку та розвідки родовищ різного типу.

Китайські ТНК також скуповують нафтогазові активи, займаються геологорозвідкою й видобутком енергоресурсів у різних регіонах світу, які мають значні природні ресурси: у країнах Африки, у Південній і Центральній Азії, у Латинській Америці. Вони налагодили партнерські стосунки з найбільш високотехнологічними енергетичними компаніями США, активно взаємодіють з Росією в сфері атомної енергетики та європейськими компаніями щодо альтернативної енергетики. Так, китайська нафтова й хімічна корпорація Sinopec значно розширила свою глобальну присутність, здійснюючи великі інвестиційні проекти в Алжирі, Анголі, Австралії, Еквадорі, Ірані, Росії й Саудівській Аравії. Разом з компанією Chevron компанія Sinopec беруть участь у глибоководному газовому проекті в Індонезії, а також участь у розвідці родовищ у нафтоносних пісках у Колумбії й Канаді [8]. В 2012 р. Китай вийшов на 3 місце за капіталовкладеннями в інші країни з показником в 87,8 млрд дол. Протягом року китайські інвестори створили 22 тис. дочірніх підприємств в 179 країнах, інвестиції в реальний сектор склали близько 77,7 млрд дол. [7].

В Україні також є позитивні приклади успішного використання концесії для вирішення проблем в сфері ЖКГ. Так, в Артемівську Донецької обл. міська влада в 2007 р. передала цілісний муніципальний майновий комплекс теплопостачання на 40 років у концесію литовській компанії «Енерджи». За роки, що пройшли з моменту підписання договору, міські тепломережі відновлені, а місцеве населення вчасно отримує тепло у квартири. При цьому втрати тепла при його транспортуванні істотно скоротилися.

Результати дослідження показали, що потенційно ДПП-проекти приносять суспільству значні вигоди в порівнянні з державним управлінням інфраструктурою. Проте, складність проектів ДПП, нерозвиненість інституціонального середовища, відсутність компетенції й належного досвіду в представників органів влади, комплексний характер контрактів і тривалі строки їх реалізації визначають основні проблеми розвитку ДПП. Не випадково в окремих країнах світу велика кількість проектів завершилися невдало, були достроково припинені або реалізовувалися в умовах істотного перегляду контрактів. Наприклад, в окремих концесіях платних автомобільних доріг, залізниць, інших транспортних проектів на етапі бізнес-планування й розробки техніко-економічного обґрунтування були завищені рівні можливого

транспортного потоку, у результаті чого проекти залишалися нереалізованими або переглядалися [4].

Україна має значний потенціал для іноземних інвесторів. Але нестабільність і невизначеність законодавства, недостатня захищеність приватної власності, непрозорість фінансового ринку й приватизаційних процесів, бюрократизація державного апарата й надлишкове втручання держави в економічне життя гальмують надходження довгострокових інвестицій ТНК в масштабні проекти та ускладнюють інтеграцію України в глобальну економіку.

**Висновки.** У сучасних умовах забезпечення високих і стійких темпів розвитку країни та регіонів неможливе без тісного співробітництва державних органів влади із представниками приватного бізнесу. Дослідження показало, що стратегії, що розробляються, та програми розвитку в багатьох країнах орієнтовані на спільне використання бюджетних і приватних коштів – без цього неможливо здійснити масштабні, стратегічні проекти й забезпечити високу конкурентоспроможність країни. Визнаної в усьому світі формою такого способу взаємодії виступає ДПП. Переваги такого партнерства очевидні. Досвід європейських країн свідчить про економію державних коштів від 10 до 20% при передачі об'єктів інфраструктури в концесію приватному капіталу. Підвищується якість послуг, що надаються суспільству, а зростання інвестицій в галузі інфраструктури призводить до підвищення їх конкурентоспроможності. Важливе значення також має збереження й зростання робочих місць, що позитивно впливає на соціальну стабільність у суспільстві.

Проекти ДПП за участю іноземних партнерів успішно реалізовувалися в тих країнах, де дотримувалися наступні умови: чіткі цілі проекту, визначені державою, реальна політична, фінансова і юридична підтримка уряду, прозорість процедур, ефективна структура проекту.

При реалізації проектів з міжнародним бізнесом держава впливає на діяльність приватної компанії, розробляючи загальні правила співпраці, тарифну політику, обмеження монополії й інші «правила гри» для іноземного інвестора. Представниками уряду проводиться ретельний моніторинг проектів, що дозволяє найбільш ефективно розподілити ризики між учасниками. Як правило, приватні інвестори беруть на себе ризики, пов'язані із зведенням об'єкта або реалізацією послуг, а держава мінімізує інфляційний ризик.

Вступаючи в партнерство з міжнародним бізнесом, уряд країни, як правило, отримує не тільки можливість залучення додаткових джерел фінансування розвитку інфраструктурних галузей, соціально значимих об'єктів і окремих регіонів країни, але й більш гнучку й дієву систему управління економікою. Держава також отримує свої дивіденди у формі управління податковими надходженнями, вирішення соціальних проблем і підвищення загального рівня виробництва, тим самим, збільшуючи

конкуренто-спроможність продукції й послуг на внутрішньому й зовнішньому ринках.

Завдяки конструктивній взаємодії держави й міжнародного бізнесу зростають шанси здійснити капіталомісткі й інфраструктурні проекти, профінансувати в повному обсязі проекти, на які держава не має коштів. Особливо актуально для України залучення інвестицій бізнесу в розвиток та модернізацію об'єктів сфери ЖКГ, геологічну розвідку родовищ та видобуток корисних копалин; побудову нових та реконструкція старих автомобільних доріг, морських і річкових портів та їх інфраструктуру, машинобудування. При цьому доцільно орієнтуватися не тільки на збільшення доходів бюджету, зростання експорту, підвищення зайнятості, але й на придбання нових технологій і більш повне включення країни в глобальні технологічні зв'язки.

Однак, для залучення капіталу ТНК в Україну необхідно створити сприятливі економічні, політичні і соціальні умови. Саме поліпшення зазначених умов дозволить підвищити загальний рівень розвитку національної економіки й створить додаткові можливості для інвесторів.

Пріоритетною формою залучення іноземного капіталу в Україні повинно стати створення спільних та іноземних підприємств для реалізації інвестиційних проектів green field, що буде сприяти використанню нових прогресивних технологій і техніки у виробництві, впровадженню маркетингових і управлінських ноу-хау, випуску товарів, відсутніх на внутрішньому ринку, виходу на нові ринки з конкурентоспроможною продукцією, скороченню нераціонального імпорту, що сприятиме підвищення ефективності та конкурентоспроможності національної економіки.

#### **Список використаних джерел**

1. Private Participation in Infrastructure Projects Database / The World Bank Group [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ppi.worldbank.org/resources/ppi\\_explore](http://ppi.worldbank.org/resources/ppi_explore).
2. World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development. N.Y., Geneva, 2011. Web table 29 (<http://www.unctad.org>).
3. Capital markets in PPP financing: where we were and where are we going? [Text] / European PPP Expertise Centre – 2010. – Рр.19-22.
4. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнёрство: некоторые вопросы теории и практики // Мировая экономика и международные отношения. -2011. – № 9. С. 41-50.
5. Мкртчян М.Ц. Инвестиционная активность государства и частного капитала в условиях экономического роста. – М.: Экон-Информ, 2010. 139 С.
6. Зельднер А.Г. Концептуальные основы становления и функционирования государственно-частного партнерства. – М.: Ин-т экономики РАН, 2010. 40 с.
7. Кондратьев Н.И. Актуальные аспекты стабильности ТНК в условиях кризиса глобальной экономики. – Вестн. Тамб. ун-та. Сер.: Гуманитарные науки. Тамбов, 2010. – Вып. 3 (83).
8. Ю.В.Шишков. Интернационализация производства – новый этап развития мировой экономики. – М.: ИМЭМО РАН, 2009, с.58

**Овчарова Л.П.**

*научный сотрудник ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН  
Украины»,*

**Боденко В.П.**

*мл.научный сотрудник Центра исследований научно-технического  
потенциала и истории науки им. Г.М.Доброва.*

### **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ УЧАСТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА**

*Статья посвящена анализу использования зарубежного опыта  
государственно-частного партнерства (гчп) в решении экономических  
задач в зарубежных странах. В статье рассмотрены и проанализированы  
механизмы финансирования инфраструктурных проектов, которые  
повышают их инвестиционную привлекательность и  
конкурентоспособность.*

**Ключевые слова:** зарубежный опыт государственно-частного  
партнерства, международная конкурентоспособность экономики, ТНК.

**Ovcharova L., Bodeko V.**

### **ECONOMIC ASSESSMENT OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS WITH THE PARTICIPATION OF INTERNATIONAL BUSINESS**

*The article analyzes the foreign public-private partnership (PPP)  
experience's that can be used for resolving economic problems; the authors  
consider and analyze different mechanisms of financing projects which increase  
their investment attraction and competitiveness; described the main model of  
public-private partnership.*

**Key words:** public-private partnership (PPP) experience's, international  
competitiveness, multinational companies.

---